STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 24730
17 mei
2016

Permission ex art 8 ICAO Convention to Visual Working SA (Swiss) for RPAS flights in a windmillpark in NSAA

Datum: 4 mei 2016
Nummer: ILT-2016/37746

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Handelende in overeenstemming met de Minister van Defensie;

Gelezen het verzoek van Visual Working SA (Swiss), Paolo Brianzoni [paolo@visualworking.com] van 23 april 2016;

Gezien het gegeven dat:
- Artikel 8 van het Verdrag van Chicago toestemming vereist van de nationale autoriteit voor vluchten in het luchtruim van een andere lidstaat met een op afstand bestuurd luchtvaartuig (RPAS – remotely piloted aircraft systems);
- RPA's voorrang moeten verlenen aan andere luchtvaartuigen;
- De RPAS Operator moet beschikken over een RPAS operator certificate en diens piloten van RPAS moeten daartoe bevoegd zijn en diens RPA's moeten zijn voorzien van een bewijs van luchtwaardigheid (CofA);
- Visual Working SA beschikt over een zeer ruime ervaring in het (ook boven zee) inspecteren van windmolens en is verzekerd voor aansprakelijkheid tegenover derden.

Gelet op artikel 8 van het Verdrag van Chicago en op de artikelen 2.1, vierde lid, 3.21 en 5.5, derde lid, van de Wet luchtvaart.

BESLUIT:

Artikel 1

1. Aan **Visual Working SA (Swiss)** wordt toestemming verleend als bedoeld in artikel 8 van het Verdrag van Chicago voor het beroepsmatig uitvoeren van vluchten (in opdracht van derden) met op afstand bestuurde luchtvaartuigen in Amsterdam FIR, voor zover het gaat om luchtruim met de klasse G, onder algemene en zichtvliegvoorschriften (VFR) bij daglicht, tot een maximale hoogte van 120 m boven de grond of het water (120 m AGL) (**permission international flight with RPA in uncontrolled airspace within Amsterdam FIR including offshore in NSAA, restricted to windmillparks in the North Sea**).

2. Aan **Visual Working SA (Swiss)** wordt ontheffing verleend van de verbodsbepalingen van de artikelen 3.8, eerste lid, onderdeel b, en 3.19a, eerste lid, onderdeel b, van de Wet luchtvaart om beroepsmatig deel te nemen aan het luchtverkeer met een op afstand bestuurd luchtvaartuig, type quadcopter, zonder dat het luchtvaartuig is voorzien van een geldig bewijs van luchtwaardigheid en een geluidscertificaat (**CofA exemption**).

3. Aan de volgende medewerkers van **Visual Working SA (Swiss)** wordt ontheffing verleend van het verbod, genoemd in artikel 2.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart, voor het beroepsmatig maken van vluchten met het in het eerste lid bedoelde op afstand bestuurd luchtvaartuig zonder in het bezit te zijn van een geldig bewijs van bevoegdheid (**RPA-L exemption, VLOS, unpopulated area, rotorcraft (H) mtom 0 – ≤25 kg, non EU, non ICAO**):
   a. de heer Paolo Brianzoni;
   b. de heer Iacopo Boccalari.

Artikel 2

Aan deze toestemming en ontheffing zijn de volgende voorschriften en beperkingen verbonden:
a. **Visual Working SA (Swiss)** fungeert bij de voorbereiding en uitvoering van de vluchten als exploitant van het in het eerste lid genoemde op afstand bestuurde luchtvaartuig;
b. onverminderd onderdeel c bedraagt de horizontale afstand tot vaartuigen, voertuigen, kunstwerken en spoorlijnen minimaal 50 meter;
c. constructies (zoals windmolens) en gebouwen die onder zeggenschap vallen van de exploitant van

de UAS, mogen binnen 50 meter worden benaderd;

d. de vluchten mogen ook worden uitgevoerd boven de maximum vlieghoogte van 120 m (400 ft AGL) boven de grond of het water indien de vlucht wordt uitgevoerd voor het verrichten van luchtwerk met betrekking tot een windmolen, mits de afstand tussen de windmolen en de RPA niet groter is dan 25 meter en er niet meer dan 25 meter boven het hoogste punt wordt gevlogen;

e. de RPA blijft binnen het gezichtsveld/Visual Line of Sight (VLOS) van de piloot; VLOS wil in ieder geval zeggen dat de afstand van het luchtvaartuig tot de piloot die het externe besturingsstation bedient, maximaal 500 meter en de vlieghoogte maximaal 120 meter boven de grond of het water (400 ft AGL) bedraagt (met uitzondering van de situatie onder d);

f. **Visual Working SA (Swiss)** maakt voor ieder project:
   1°. een operationeel plan;
   2°. een risicoanalyse;

g. **Visual Working SA (Swiss)** is ervoor verantwoordelijk dat de piloot altijd direct de koers en hoogte van de RPA kan wijzigen, ook als bij normale vluchtuitvoering geen sprake is van manuele besturing van de RPA;

h. **Visual Working SA (Swiss)** wijst voor de desbetreffende vlucht een gezagvoerder aan onder wiens verantwoordelijkheid de vlucht wordt uitgevoerd; vóór de vlucht neemt de gezagvoerder kennis van alle gegevens en inlichtingen die voor de uitvoering van de vlucht van belang kunnen zijn;

i. **Visual Working SA (Swiss)** wijst naast de gezagvoerder voor de desbetreffende vlucht een waarnemer aan; het is de taak van de waarnemer om de gezagvoerder tijdens de vlucht te voorzien van informatie over de omgeving en de daarmee samenhangende botsingsrisico’s en zo nodig daaromtrent instructies te geven;

j. verzekering:
   1°. **Visual Working SA (Swiss)** is verzekerd voor aansprakelijkheid bij ongevallen al dan niet resulterend in schade of letsel ten aanzien van derden;
   2°. **Visual Working SA (Swiss)** voldoet ten minste aan de verzekeringseisen zoals deze zijn vastgelegd in Verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees parlement en de Raad van 21 april 2004, betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen;

k. **Visual Working SA (Swiss)** stelt voor iedere vlucht ten minste één veilige positie voor het onbemande luchtvaartuig vast voor die gevallen waarbij de communicatie tussen het op afstand bestuurde luchtvaartuig en het externe besturingsstation wordt verbroken;

l. voorvalmeldingen:
   1°. **Visual Working SA (Swiss)** meldt voorvallen en ernstige incidenten binnen 72 uur aan het Analyse Bureau Luchtvaartvoorvallen van de Inspectie Leefomgeving en Transport ingevolge de Regeling melding voorvallen in de burgerluchtvaart; zie www.ilent.nl onder ‘luchtvaartvoorval melden’ en www.ais-netherlands.nl voor AIC-B 02/10;
   2°. ongevallen (= met gewonde(n) of dode(n)) moeten (na de hulpverleningsoproep) direct worden gemeld aan:
      i. de OVV (tel.: 0800 MELDOVV of 0800 6353 688), en
      ii. de crisiscoördinator van ILT (tel.: 070 456 3434);

m. incidenten worden binnen **Visual Working SA (Swiss)** geadministreerd en beoordeeld en het management bekijkt of deze moeten leiden tot verbeteringen van de bedrijfsvoering, in ieder geval wanneer de incidenten betrekking hebben op de vluchtuitvoering;

n. **Visual Working SA (Swiss)** is ervoor verantwoordelijk dat voldoende voor de vluchtuitvoering met dit luchtvaartuig opgeleid, gekwalificeerd en vakkundig personeel wordt ingezet bij de lichte UAS-vluchtuitvoering;

o. personeel dat gemoeid is met de vluchtvoorbereiding of -uitvoering van de lichte UAS werkt niet met het systeem indien er sprake is van een omstandigheid waarbij vermoeidheid of een gevoel van niet fit zijn een gevaar voor de luchtwaardigheid of de vlucht zou kunnen opleveren;

p. **Visual Working SA (Swiss)** initieert de publicatie van een NOTAM waarin de UAS-activiteit bekend wordt gemaakt, voor:
   1°. vluchten die plaatsvinden onder of in civiel gecontroleerd luchtruim bij de Operationele Helpdesk LVNL, per e-mail ops_helpdesk@lvnl.nl;
   2°. indien een NOTAM is uitgegeven, maar de vlucht niet doorgaat, laat **Visual Working SA (Swiss)** deze NOTAM intrekken;

q. Voor vluchten in de NSAA wordt aan **Visual Working SA (Swiss)** ontheffing verleend van de verplichting om een Mode S SSR-transponder te voeren en tweezijdig radiocontact te onderhouden met Amsterdam Information, mits niet wordt gevlogen in een HPZ of HTZ en er niet wordt gevlogen in de ‘pilotage areas’ (AIP ENR 2.2 – 3.3.2.2 – www.ais-netherlands.nl).

Artikel 3

Het handelen in strijd met deze beschikking is een strafbaar feit.

Artikel 4

Deze beschikking treedt in werking met ingang van 5 mei 2016 en vervalt met ingang van 25 juni 2016.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
namens deze,
DE SENIOR INSPECTEUR ILT/VERGUNNINGEN,
G. Kruiswijk

TOELICHTING

Visual Working SA (Swiss) is een Zwitsers bedrijf dat ook opdrachten heeft voor beroepsmatige vluchtuitvoering met op afstand bestuurde luchtvaartuigen (drones) in Amsterdam FIR. Volgens het Verdrag van Chicago en bijlage 2 bij dat verdrag is dan expliciet toestemming vereist van de nationale autoriteit. Bovenstaande ontheffing bevat die toestemming.
Naast de voorschriften en beperkingen van de ontheffingen geldt uiteraard de luchtvaartwetgeving. Deze is operationeel grotendeels gepubliceerd in de luchtvaartgids (AIP The Netherlands – www.ais-netherlands.nl). Dat betekent onder meer dat niet mag worden gevlogen in gebieden die zijn gepubliceerd als EHP of EHR of via een NOTAM zijn aangeduid als tijdelijk gebied met beperkingen of tijdelijk verboden gebied.

Summary in English[1]

The remotely piloted aircraft system operator has the professional ability and organization to safely exploit an unmanned RPA and accompanying ground station, the required operating system and other components specified in the design and construction assessment document of the RPAS (statement is based on the related documents in the request of 10 March 2016, version 1.1 to operate an RPA in Amsterdam FIR).
Operator: Visual Working SA (Swiss)
Validity: 25 June 2016
Aerial work: industrial inspections in windmillparks in the North Sea
RPA: (rotorcraft (H) MTOM 0 – ≤ 25 kg)
RPA Pilots: pilots who can operate RPA (rotorcraft (H) MTOM 0 – ≤ 25 kg) such as mr Paolo Brianzoni and mr Iacopo Boccalari
Operational restrictions:
→ VLOS: visual line of sight (max 500 meter from pilot), VFR-daylight only, max 400 ft AGL
→ Unpopulated area only
→ Within 50 meter from obstacles in industrial area's including windmillparks in the North Sea
→ Above 400 ft AGL only within 25 meter of the object that is higher than 400 ft AGL
→ No civil CTR's
→ No military CTR's
→ For flights in the NSAA no Mode S SSR transponder is required and no radiocontact with Amsterdam Information, but:
  ○ flights in a HPZ or HTZ are only allowed if they are coordinated with the coordinator of that zone (AIP ENR 2.2 – 3.3.2.2)
  ○ No flights are allowed in the pilotage areas (AIP ENR 2.2 – 3.3.2.2)

This permission is not based on ICAO SARPS and not based on European Rules due to Annex II of the Basic Regulation.

[1] In case of doubt the Dutch text prevails.